

STELLUNGNAHME DER eFUEL ALLIANCE

zum Referentenentwurf einer Dritten Verordnung zur Änderung der Achtunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Die eFuel Alliance begrüßt die Möglichkeit, zu dem vorliegenden Referentenentwurf einer Dritten Verordnung zur Änderung der 38. BImSchV Stellung zu nehmen. Die THG-Quote ist das zentrale Instrument zur Reduzierung von CO₂-Emissionen im Verkehrssektor. Die **Stabilität und Wirksamkeit des Quotensystems sind entscheidend für die erfolgreiche Realisierung von Projekten im Bereich erneuerbarer Kraftstoffe** und somit auch von eFuels-Projekten. Mit den jüngsten Herausforderungen, darunter eine Übererfüllung der Mindestquote für fortschrittliche Biokraftstoffe 2022 sowie Betrugsfälle im Zusammenhang mit falsch deklarierten Biokraftstoffen und unzulässig ausgestellten UER-Zertifikaten, wurde die Lenkungswirkung der THG-Quote stark beeinträchtigt. Das Engagement vieler Marktteilnehmer bei der Thematisierung dieser Problematiken zeigt erneut, welche wichtige Bedeutung eine funktionierende THG-Quote für die Planung von Projekten hat. Zudem behindern Investitionshemmnisse wie die restriktiven Vorgaben der Delegierten Rechtsakte der REDII den RFNBO-Hochlauf als zusätzliche Erfüllungsmöglichkeit.

Der vorliegende Entwurf zur Reform der THG-Quote sieht vor, die Möglichkeit zur Übertragung von Überschüssen für die Jahre 2025 und 2026 auszusetzen, so dass die Verpflichtungen der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III) für das Jahr 2025 erfüllt werden und trotz Übererfüllung die Nachfrage nach Erfüllungsoptionen gesteigert und Investitionsanreize geschaffen werden.

Obwohl diese Maßnahme **lediglich das Symptom adressiert** und nicht die zugrundeliegenden Probleme, begrüßen wir grundsätzlich den vorliegenden Vorschlag, um aktuellen Marktverwerfungen entgegenzuwirken. Wir geben jedoch die folgenden Punkte kritisch zu bedenken:

- Kurzfristige Änderungen schaffen Unsicherheit auf dem Markt und können damit auch zu Zurückhaltung bei Investitionen führen. So haben politische und regulatorische Unsicherheiten in den vergangenen Jahren zu einer massiven Investitionszurückhaltung beim Kapazitätsaufbau erneuerbarer Kraftstoffe beigetragen. Die Sorge vor ähnlichen Markteingriffen in der Zukunft, zum Beispiel zur Erreichung der von der REDIII vorgeschriebenen Quoten für 2030, kann die Investitionsbereitschaft in wichtige Technologien wie RFNBO verringern.
- Vom vorliegenden Verordnungsentwurf profitieren vor allem die Erfüllungsoptionen, die bereits auf dem Markt verfügbar sind. Das im Entwurf genannte Ziel, durch die Aussetzung der Übertragungsmöglichkeit Investitionsanreize für die REDIII-Zielerreichung 2030 und insbesondere die vorgegebene RFNBO-Unterquote zu schaffen, wird aus unserer Sicht dadurch nicht adressiert.
- Drängende Probleme wie die Übererfüllung der Quote für fortschrittliche Biokraftstoffe sowie fälschlich angerechnete THG-Reduktion werden nicht adressiert.

Kurzfristige Anpassungen müssen daher mit einer **zeitnahen Umsetzung der REDIII durch eine Novelle des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)** flankiert und somit langfristige Investitionssicherheit für erneuerbare Kraftstoffe wie eFuels geschaffen werden:

- Eine schrittweise Anhebung der THG-Minderungsquote auf 20 % im Jahr 2030 (mit aktuellen Mehrfachanrechnungen ca. 45%) würde die massive Übererfüllung abbauen, alle zugelassenen Erfüllungsoptionen anreizen und zur Stabilisierung des THG-Quotenmarkts beitragen.
- Ein Zwischenziel für RFNBO im gesamten Verkehrssektor von 1 % im Jahr 2028 (ohne Mehrfachanrechnung) vor der 2030-Quote kann Produzenten eine klare Perspektive für den Hochlauf bieten. Zusammen mit einer verbindlichen RFNBO-Unterquote von 5 % im Jahr 2030 (mit aktueller 3-fach Anrechnung 15%) und einer Fortschreibung der BImSchG über 2030 hinaus böte ein Zwischenziel langfristige Investitionssicherheit. Diese Quoten sollten mit entsprechenden Strafzahlungen sowie einer Nachlieferungsverpflichtung verbunden werden.

Andere EU-Mitgliedsländer haben für die Umsetzung der REDIII bereits erste ambitionierte Entwürfe vorgelegt oder befinden sich im parlamentarischen Verfahren – wie zum Beispiel der Entwurf [Finnlands](#), der mit einer RFNBO-Unterquote von 1 % im Jahr 2028 und 4 % im Jahr 2030 (ohne Mehrfachanrechnung) einen klaren Fahrplan für Produzenten bietet. Ähnlich langfristige, verlässliche

Marktbedingungen müssen im Rahmen der BImSchG-Novelle geschaffen werden, damit die gewünschte Lenkungswirkung der THG-Quote zur Förderung eines Hochlaufs von nachhaltigen Kraftstoffalternativen wie RFNBOs wiederhergestellt wird.

ÜBER DIE eFUEL ALLIANCE

Die eFuel Alliance ist eine Interessengemeinschaft, die sich für die politische und gesellschaftliche Akzeptanz von eFuels und für deren Zulassung einsetzt. Wir vertreten mehr als 170 Unternehmen und Verbände entlang der Wertschöpfungskette der eFuel-Produktion. Wir stehen für einen fairen Wettbewerb und gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle relevanten Emissionsminderungslösungen. Wir bekennen uns klar zu mehr Klimaschutz und wollen erreichen, dass der bedeutende Beitrag von eFuels zu Nachhaltigkeit und Klimaschutz breiter anerkannt wird. Unser Ziel ist es, die industrielle Produktion und breite Nutzung von CO₂-neutralen Kraftstoffen aus erneuerbaren Energiequellen zu ermöglichen.